

〇〇 第 〇〇号

平成〇年〇月〇日

国土交通大臣 〇 〇 〇 〇 殿

起 業 者 東京都千代田区霞ヶ関二丁目一番三号

国土交通大臣 〇 〇 〇 〇

上記代理人 〇〇市〇〇区〇〇丁目〇〇番〇〇号

〇〇 〇 〇 〇 〇

事 業 認 定 申 請 書

土地収用法第16条の規定によって、下記により、事業の認定を受けたいので、申請致します。

記

- 1 起業者の名称 国土交通大臣
- 2 事業の種類
一般国道〇〇号改築工事（〇〇道路・〇〇市〇〇地内から同市〇〇地内まで）及びこれに伴う普通河川付替工事
- 3 起 業 地
 - イ 収用の部分
〇〇市〇〇、〇〇、〇〇及び〇〇地内
 - ロ 使用の部分
なし

4 事業の認定を申請する理由

一般国道〇〇号（以下「本路線」という。）は、〇〇市を起点とし、〇〇郡〇〇町、〇〇郡〇〇町及び同郡〇〇町を經由して〇〇市に至る延長約125kmの主要幹線道路である。

本路線は、〇〇地域の主要都市である〇〇市及び〇〇市を東西に横断し、〇〇地域の産業、経済、観光、社会、文化、生活における大動脈として重要な役割を果たしている。

本路線が通過する〇〇市の市街地は、地形上その他の地域とのアクセス道路が、本路線と〇〇号〇〇線に限定されており、これらの道路を通じて、高次医療施設への救急搬送や物流輸送が行われている。

しかしながら、本路線のうち、〇〇市〇〇地内から同市〇〇地内までの区間（以下「現道」という。）は、〇〇半島特有の気候条件から、海上からの強風が吹き込みやすく、地吹雪による著しい視程障害が発生し、これによる通行止めが行われており、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にある。

このような状況に対処するため、〇〇市〇〇地内の〇〇インターチェンジ（仮称）を起点とし、同市〇〇地内の〇〇インターチェンジ（仮称）を終点とする延長6.9kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間として、道路構造令による第1種第3級の規格に基づく2車線の自動車専用道路を建設する「一般国道〇〇号改築工事（〇〇道路）及びこれに伴う普通河川付替工事」（以下「本件事業」という。）を計画したものである。

本件事業は、「高速自動車国道に並行する自動車専用道路」として計画された。高速自動車国道に並行する自動車専用道路とは、渋滞解消や防災対策など一般国道が有する課題に緊急に対応する観点から一般国道のバイパスを整備する際に、近傍に高速自動車国道の計画がある場合、将来における二重投資を避けるため等の事由により、高速自動車国道と一般国道の両方を各々建設するのではなく、一般国道を規格の高い道路として整備することにより、一般国道としての役割も果たしつつ高速自動車国道の機能を代替するものである。本件事業の近傍には高速自動車国道である〇〇横断自動車道〇〇線が計画されており、高速自動車国道と一般国道のバイパスの両者の性格を併せ持った一つの道路を建設することが投資効率等の面から有効であることから、本件事業は自動車専用道路として整備するものである。

本件事業の完成により、連続した防雪柵を備えた冬期においても走行可能な道路が整備され、現道の機能を補完、代替することから、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。なお、本件区間の隣接

では「一般国道〇〇号改築工事（〇〇防雪）」が事業中であり、両事業が完成することにより、〇〇市の冬期通行止めによる孤立時間に大幅な改善が見込まれる。

今回事業の認定を申請する事業は、本件事業の全体計画区間のうち、既に用地取得を完了している〇〇市〇〇地内の市道〇〇線との交差部から同市〇〇地内の〇〇インターチェンジ（仮称）までの延長2.7kmの区間を除いた、同市〇〇地内の〇〇インターチェンジ（仮称）から同市〇〇地内の市道〇〇線との交差部までの延長4.2kmの区間における一般国道〇〇号の改築工事であり、土地収用法第3条第1号に該当する事業である。

また、本件事業の施行に伴い〇〇市が管理する普通河川〇〇川支流の機能が失われることから、従前の機能回復を図るため、関連事業として、本体事業と併せて施行しようとするものであり、当該河川の付替工事は、土地収用法第3条第2号に該当する事業である。

本件事業の施行に当たっては、平成〇〇年〇〇月から鋭意用地取得の協議を進めてきた結果、平成〇〇年〇〇月末までに事業に必要な土地の面積は170,477㎡のうち、約90%に当たる153,572㎡の用地取得を完了しており、また、土地所有者及び関係人〇〇名のうち約96%に当たる〇〇名については、協議が終了しているところである。

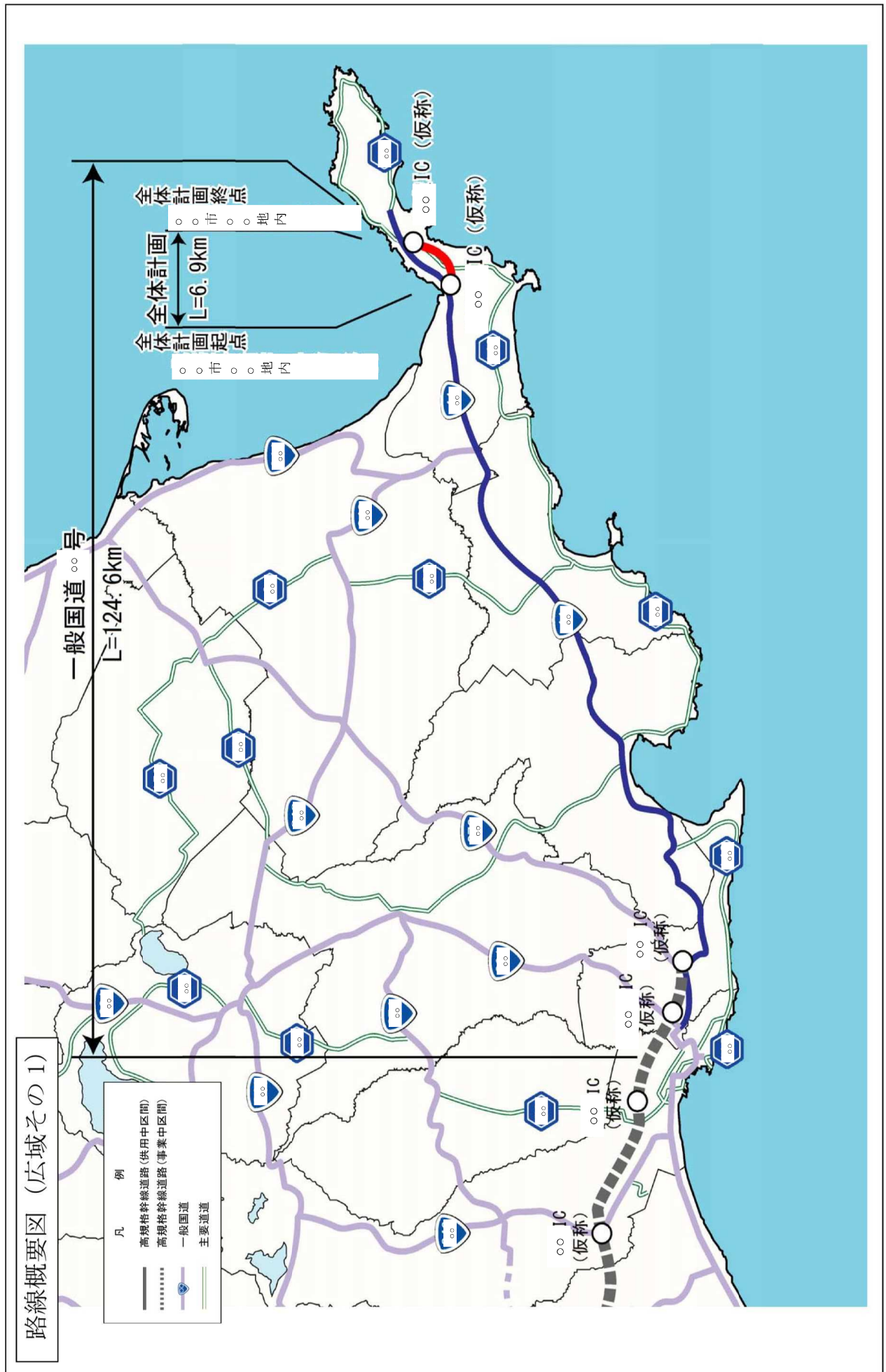
起業者としては、今後とも引き続き誠意をもって交渉を重ね、円満に解決するよう努めるものであるが、任意による解決が困難な場合は、速やかに収用委員会の公正な裁決を受けられるよう、あらかじめ事業の認定を受け、事業の円滑な進捗を図ろうとするものである。

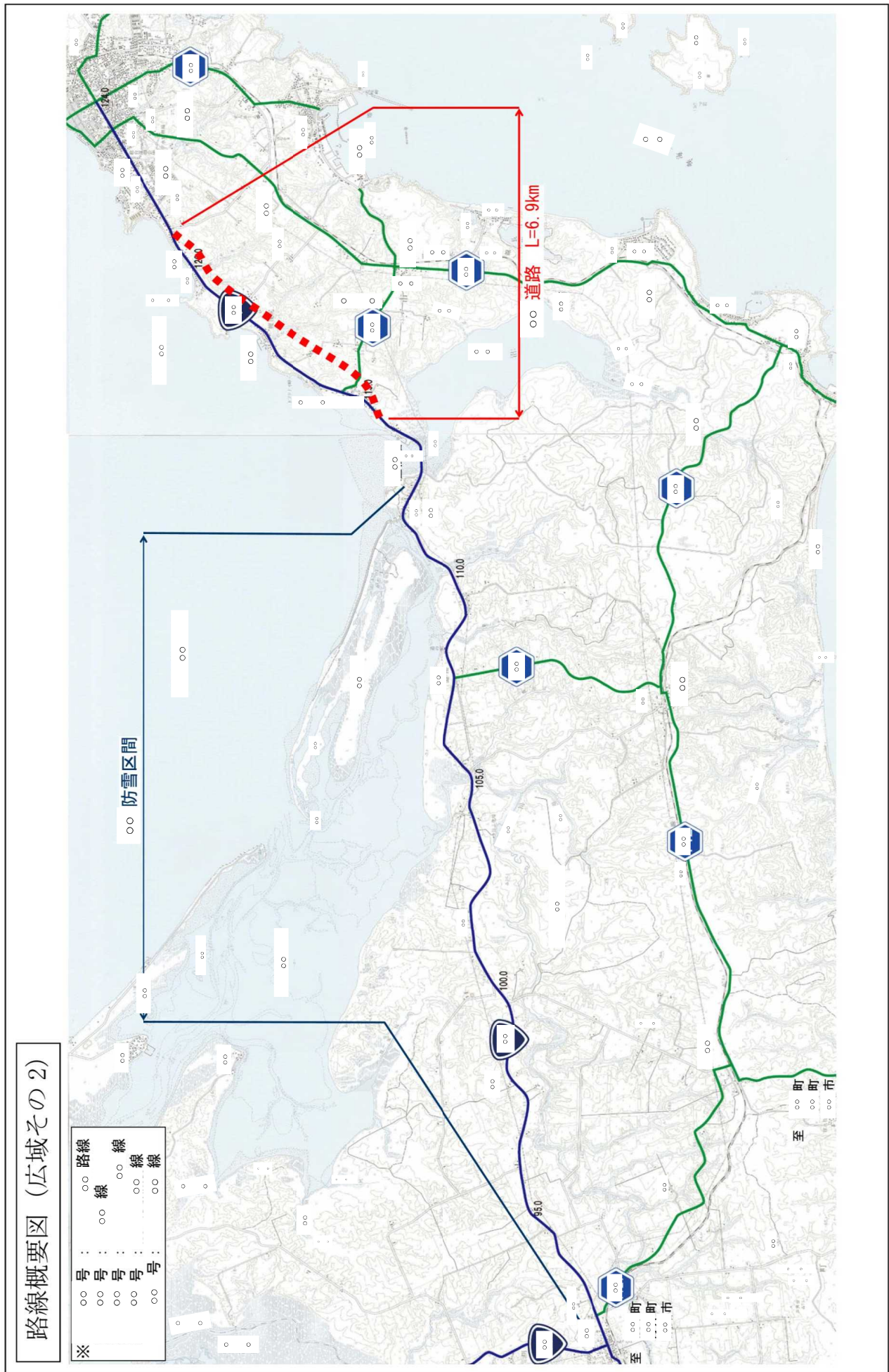
添 付 書 類 目 録

1	事業計画書（関連事業を含む。）	添付書類第1号
2	法第4条に規定する土地に関する調書	添付書類第2号
3	法第4条に規定する土地の管理者の意見書 照会文 ○○通（写） 回答文 ○○通（写）	添付書類第3号
4	関連事業を施行する必要があることを証する書面 照会文 ○○通（写） 回答文 ○○通（写）	添付書類第4号
5	法令の規定による制限のある土地に関する行政機関 の意見書 照会文 ○○通（写） 回答文 ○○通（写）	添付書類第5号
6	法第15条の14の規定に基づき講じた措置の実施 状況を記載した書面	添付書類第6号
7	起業地の位置を表示する図面 縮尺 25,000分の1 1葉	添付図面第1号
8	起業地、事業計画（関連事業を含む。）及び法第4 条に規定する土地を表示する図面 縮尺 1,000分の1 4葉	添付図面第2号
9	法令の規定による制限のある土地を表示する図面 縮尺 1,000分の1 4葉	添付図面第3号
10	標準横断図 縮尺 100分の1 3葉	添付図面第4号

添付書類第1号

1 事業計画書
(関連事業を含む。)







I 事業計画の概要

1 本体事業

(1) 全体計画

一般国道〇〇号（以下「本路線」という。）は、〇〇市を起点とし、〇〇郡〇〇町、〇〇郡〇〇町及び同郡〇〇町を経由して〇〇市に至る延長約125kmの主要幹線道路である。

本路線は、〇〇地域の主要都市である〇〇市及び〇〇市を東西に横断し、〇〇地域の産業、経済、観光、社会、文化、生活における大動脈として重要な役割を果たしている。

本路線が通過する〇〇市の市街地は、地形上その他の地域とのアクセス道路が、本路線と〇〇号〇〇線に限定されており、これらの道路を通じて、高次医療施設への救急搬送や物流輸送が行われている。

しかしながら、本路線のうち、〇〇市〇〇地内から同市〇〇地内までの区間（以下「現道」という。）は、〇〇半島特有の気候条件から、海上からの強風が吹き込みやすく、地吹雪による著しい視程障害が発生し、これによる通行止めが行われており、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にある。

このような状況に対処するため、〇〇市〇〇地内の〇〇インターチェンジ（仮称）を起点とし、同市〇〇地内の〇〇インターチェンジ（仮称）を終点とする延長6.9kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間として、道路構造令による第1種第3級の規格に基づく2車線の自動車専用道路を建設する「一般国道〇〇号改築工事（〇〇道路）及びこれに伴う普通河川付替工事」（以下「本件事業」という。）を計画したものである。

本件事業の完成により、連続した防雪柵を備えた冬期においても走行可能な道路が整備され、現道の機能を補完、代替することから、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。なお、本件区間の隣接では「一般国道〇〇号改築工事（〇〇防雪）」が事業中であり、両事業が完成することにより、〇〇市の冬期通行止めによる孤立時間に大幅な改善が見込まれる。

なお、本件事業は、「高速自動車国道に並行する自動車専用道路」として計画された。高速自動車国道に並行する自動車専用道路とは、渋滞解消や防災対策など一般国道が有する課題に緊急に対応する観点から一般国道のバイパスを整備する際に、近傍に高速自動車国道の計画がある場合、将来における二重投資を避けるため等の事由により、高速自動車国道と一般国道の両方を各々建設するのではなく、一般国道を規格の高い道路として整備することにより、一般国道としての役割も果たしつつ

高速自動車国道の機能を代替するものである。本件事業の近傍には高速自動車国道である〇〇横断自動車道〇〇線が計画されており、高速自動車国道と一般国道のバイパスの両者の性格を併せ持った一つの道路を建設することが投資効率等の面から有効であることから、本件事業は自動車専用道路として整備するものである。

その事業計画は、次のとおりである。

- ① 施行区間 自 〇〇市〇〇地内
至 〇〇市〇〇地内
- ② 延長 6.9 km
- ③ 経過する市町村

都道府県名	郡市町村名
〇〇	〇〇市
計	1市

④ 連結位置及び連絡施設

自動車を特別に設けた連絡口から出入りさせるため、連結施設（インターチェンジ）を設ける。

インターチェンジ名	連結位置	連結予定施設
〇〇インターチェンジ（仮称）	〇〇市〇〇地内	一般国道〇〇号
〇〇インターチェンジ（仮称）	〇〇市〇〇地内	一般国道〇〇号

⑤ 主な構造物

橋梁名	延長
〇〇橋	20 m
〇〇橋	20 m
計	40 m

(2) 申請起業地計画

今回事業の認定を申請する区間は、本件事業の全体計画区間のうち、既に用地取得を完了している〇〇市〇〇地内の市道〇〇線との交差部から同市〇〇地内の〇〇インターチェンジ（仮称）までの延長2.7 kmの区間を除いた、同市〇〇地内の〇〇インターチェンジ（仮称）から同市〇〇地内の市道〇〇線との交差部までの延長4.2 kmの区間である。

その事業計画は、次のとおりである。

- ① 設計速度 80 km/h
- ② 道路の区分 第1種第3級（平地部）
- ③ 車線数 2車線

④ 標準幅員

	土工部	橋梁部
車道	7.00m (3.5m×2)	7.00m (3.5m×2)
中央帯 [うち側帯]	1.50m [0.50m (0.25m×2)]	1.50m [0.50m (0.25m×2)]
左側路肩 [うち側帯]	5.00m (2.50m×2) [1.00m (0.5m×2)]	5.00m (2.50m×2) [1.00m (0.5m×2)]
計	13.50m	13.50m

- ⑤ 最急縦断勾配 3.01%
- ⑥ 標準横断勾配 2.00%
- ⑦ 最小曲線半径 1,100m
- ⑧ 緩和曲線 クロソイド曲線を使用
- ⑨ 舗装 アスファルトコンクリート舗装
- ⑩ 計画交通量 4,800台/日
- ⑪ 設計基準交通量 14,000台/日
- ⑫ 工事量

工種	種別	単位	数量
土工	切土	m ³	721,216
	盛土	m ³	591,395
排水工		式	1
路盤工		m ²	55,405
舗装工		m ²	55,405
雑工		式	1

⑬ ランプ部規格

		〇〇インターチェンジ（仮称）
種 別	B規格	
設 計 速 度	40km/h	
最急縦断勾配	4.0%	
最小曲線半径	280m	
標 準 幅 員	車 線	6.50m (3.25m×2)
	中央帯	1.50m
	路 肩	3.00m (1.50m×2)
	合 計	11.00m
舗 装	アスファルトコンクリート舗装	

2 関連事業

本件事業の施行に伴い、〇〇市が管理する普通河川〇〇川支流の従前の機能が失われる。これらの機能の回復を図るため、関連事業として付け替えることが必要かつ合理的と認められるので、本体事業と併せて施行するものであり、その事業計画概要は次のとおりである。

関連事業計画書

図 面 表 示 番 号	現況			施設の種類 及び名称	計画			管理者	備考
	延長	幅員	構造形式		延長	幅員	構造形式		
ア	455m	0.2m ～ 1.7m	素掘り	普通河川 〇〇川支 流	445m	2.7m	護岸	〇〇市	

II 事業の開始及び完成の時期

1 全体計画

開始の時期 平成〇〇年〇〇月

完成の時期 平成〇〇年〇〇月

2 起業地計画

開始の時期 平成〇〇年〇〇月

完成の時期 平成〇〇年〇〇月

III 事業に要する経費及びその財源

1 経費

(単位：百万円)

費目	全体計画に 要する費用	起業地計画 に 要する費用	起業地計画に要する費用の内訳		
			平成〇〇年度以 前	平成〇〇年 度	平成〇〇年度以 降
工事費	10,734	6,405	1,845	494	4,066
用地費及び補 償費	1,850	744	598	6	140
その他	4,442	2,816	1,925	48	843
合 計	17,026	9,965	4,368	548	5,049

(注) 関連事業を含む

2 財源

所管	国土交通省所管
会計名	一般会計
項	〇〇開発事業費
目	地域連携道路事業費

IV 事業の施行を必要とする公益上の理由

1 本体事業

一般国道〇〇号（以下「本路線」という。）は、〇〇市を起点とし、〇〇郡〇〇町、〇〇郡〇〇町及び同郡〇〇町を経由して〇〇市に至る延長約125kmの主要幹線道路である。

本路線は、〇〇地域の主要都市である〇〇市及び〇〇市を東西に横断し、〇〇地域の産業、経済、観光、社会、文化、生活における大動脈として重要な役割を果たしている。

〇〇は平成〇〇年における年間水揚げ額が全国で第1位であり（表－1参照）、なかでも本件事業を施行する〇〇市は、平成〇〇年における年間水揚げ額が〇〇第1位の重要な水産拠点（表－2参照）であるほか、〇〇市で水揚げされる水産物の多くは本路線を介して全道及び全国へ出荷されていることから、本路線は〇〇市の水産業を支える重要な物流路線である。また、高次医療施設が立地する〇〇市への救急医療（表－3参照）や〇〇港から〇〇市への物流輸送等、地域住民の日常生活及び生活物資輸送の基幹軸として利用されている。

しかしながら、現道は、〇〇半島特有の気候条件から、海上からの強風が吹き込みやすく、地吹雪による著しい視程障害が発生しており、その発生頻度は冬期間（12月～3月）の8割を超えている（表－4参照）。

そのため、現道並びに現道に並行する〇〇線及び周辺〇〇では、地吹雪による通行止めを繰り返しており、現道においては平成〇〇年1月～平成〇〇年3月の間で8回、延べ85.8時間に及んでいる（表－5参照）。

特に、平成〇〇年〇〇月〇〇日に発生した地吹雪では、〇〇半島の付け根に位置する〇〇を通過可能な道路網が寸断され、〇〇市中心部が孤立化してしまい、〇〇市への物流輸送の中止、救急搬送の遅延、バスの通行止め等が発生し、地域活動に甚大な影響を与えた。

本件事業の完成により、仮に平成〇〇年の通行止め発生時の気象条件が再来したとしても、連続した防雪柵を備えた冬期においても走行可能な道路が整備され、現道の機能を補完、代替することから、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる（表－6参照）。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、「環境影響評価の実施について」（昭和59年8月閣議決定）等に基づき、平成〇〇年〇〇月に、大気質、騒音等について環境影響評価を実施しており、その結果によると、いずれの評価項目においても環境基準等を満足するとされている。また、計画交通量の見直し及び環境影響評価以降に新たに得られた知見等を踏まえ、起業者が環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に準じて、平成〇〇年〇〇月に任意で環境影響評価の照査を実施したと

ころ、いずれの項目においても環境基準値等を満足していると評価されている。

また、上記の環境影響評価等によると、本件事業の施行区域内及びその周辺の土地において、動物については、文化財保護法（昭和25年法律第214号）における特別天然記念物である〇〇、天然記念物であるコクガン、マガン、ヒシクイ、オジロワシ、オオワシ、シマフクロウ、クマゲラ及びカラフトルリシジミその他これらの分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種（以下単に「重要な種」という。）が、植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠB類として掲載されているエゾハコベ、ハナタネツケバナ、クロミサンザシ、ヒロハイッポンスゲ、エゾハリスゲその他この分類に該当しない重要な種が確認されている。これらについて、本件事業が及ぼす影響の程度を予測したところ、周辺には同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから影響がない又は小さいとされた種以外のものについては、保全措置により、影響が回避、軽減されると予測されている。

主な保全措置としては、〇〇及びシマフクロウ等については、本線への侵入が予測されるため、起業者は侵入防止柵等を設置するとともに、モニタリング調査を継続し、専門家の指導助言を受け、必要に応じて適切な措置を講ずることとしている。ハナタネツケバナについては、起業者は専門家の指導助言を受け、現況生育環境である湿地の水位維持のための措置を講ずるとともに、モニタリング調査を行うこととしている。

加えて、起業者は、今後工事による改変箇所及びその周辺で学術上又は希少性等の観点から重要な種が確認された場合は、必要に応じて専門家の指導助言を受け必要な保全措置を講ずることとしている。

また、本件事業の施行区域内及びその周辺の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が6箇所存在しているが、このうち4箇所については既に発掘調査が完了しており、記録保存を含む適切な措置が講じられている。起業者は、残る2箇所についても〇〇教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存を含む適切な措置を講ずることとしている。

なお、〇〇市長を会長とする〇〇地方総合開発期成会等より、本件事業の早期完成に関して強く要望されているところである。

以上のとおり、本件事業計画の社会的及び経済的効果は著しく、公益に資するところは極めて大きいものがある。

表－1 全国における水産水揚額上位10傑

順位	都道府県	水揚額	シェア
1位	〇〇	2,577.9億円	19.4%
2位	〇〇県	899.9億円	6.8%
3位	〇〇県	858.7億円	6.5%
4位	〇〇県	748.8億円	5.6%
5位	〇〇県	588.1億円	4.4%
6位	〇〇県	521.8億円	3.9%
7位	〇〇県	499.3億円	3.8%
8位	〇〇県	490.1億円	3.7%
9位	〇〇県	479.4億円	3.6%
10位	〇〇県	432.0億円	3.3%
全国計		13,285.1億円	100.0%

資料：平成〇〇年漁業生産額（農林水産省）

表－2 〇〇における水産水揚額上位10傑

順位	市町村	水揚額	シェア
1位	〇〇市	206.4億円	8.3%
2位	〇〇市	189.6億円	7.6%
3位	〇〇町	127.1億円	5.1%
4位	〇〇市	112.1億円	4.5%
5位	〇〇町	107.7億円	4.3%
6位	〇〇市	97.7億円	3.9%
7位	〇〇市	94.5億円	3.8%
8位	〇〇市	93.9億円	3.8%
9位	〇〇市	78.6億円	3.2%
10位	〇〇町	78.2億円	3.2%
〇〇計		2,478.7億円	100.0%

資料：平成〇〇年〇〇水産現勢（〇〇水産林務部）

表－3 ○○市から他市町村への救急搬送状況

	○○市	○○町	○○町	○○市
平成○○年	112件	1件	1件	0件
平成○○年	101件	0件	0件	2件
平成○○年	160件	0件	1件	1件
合 計	373件	1件	2件	3件

資料：国土交通省○○開発建設部調べ

表－4 当該地域における地吹雪発生割合

	平成○○年 度		平成○○年 度		平成○○年 度		平成○○年 度		平成○○年 度		平成○○～ ○○年度	
	日 数	割 合	日 数	割 合	日 数	割 合	日 数	割 合	日 数	割 合	日 数	割 合
吹雪発 生日数	103 日	85.1%	98 日	81.0%	95 日	77.9%	100 日	82.6%	95 日	78.5%	491 日	81.0%
吹雪非 発生日 数	18 日	14.9%	23 日	19.0%	27 日	22.1%	21 日	17.4%	26 日	21.5%	115 日	19.0%
合 計	121 日	100.0%	121 日	100.0%	122 日	100.0%	121 日	100.0%	121 日	100.0%	606 日	100.0%

資料：気象庁データ（平成○○年12月～3月、平成○○年12月～3月、平成○○年12月～3月、平成○○年12月～3月、平成○○年12月～3月）

表－5 国道の通行止め履歴

	年	路 線 名	区 間	延長 Km	発 生 日 時		理 由	開 通 日 時		通 行 止 め 時 間
					月 日	時 分		月 日	時 分	
①	H ○ ○	○ ○	○○市○○～ ○○市○○	28.2	○月 ○日	13:00	吹雪による 視程障害	○月 ○日	17:30	4.5時間
②	H ○ ○	○ ○	○○市○○～ ○○市○○	28.2	○月 ○日	13:15	吹雪による 視程障害	○月 ○日	14:00	0.8時間
	H ○ ○	○ ○	○○町○○～ ○○市○○	47.1	○月 ○日	14:00	吹雪による 視程障害	○月 ○日	17:30	3.5時間

	H ○ ○	○ ○	○○町○○～ ○○市○○	61.5	○月 ○日	17:30	吹雪による 視程障害	○月 ○日	3:00	9.5時間
③	H ○ ○	○ ○	○○市○○～ ○○市○○	5.5	○月 ○日	13:00	吹雪による 視程障害	○月 ○日	15:00	2.0時間
④	H ○ ○	○ ○	○○町○○～ ○○市○○	53.0	○月 ○日	15:00	吹雪による 視程障害	○月 ○日	20:00	5.0時間
⑤	H ○ ○	○ ○	○○市○○～ ○○市○○	28.1	○月 ○日	12:00	吹雪による 視程障害	○月 ○日	7:00	19.0時間
⑥	H ○ ○	○ ○	○○町○○～ ○○市○○	60.2	○月 ○日	22:30	吹雪による 視程障害	○月 ○日	9:00	10.5時間
⑦	H ○ ○	○ ○	○○町○○～ ○○市○○	53.2	○月 ○日	7:00	吹雪による 視程障害	○月 ○日	13:30	6.5時間
	H ○ ○	○ ○	○○市○○～ ○○市○○	28.5	○月 ○日	13:30	吹雪による 視程障害	○月 ○日	15:00	1.5時間
	H ○ ○	○ ○	○○市○○～ ○○市○○	23.1	○月 ○日	15:00	吹雪による 視程障害	○月 ○日	16:00	1.0時間
⑧	H ○ ○	○ ○	○○町○○～ ○○市○○	53.2	○月 ○日	12:00	吹雪による 視程障害	○月 ○日	13:00	1.0時間
	H ○ ○	○ ○	○○町○○～ ○○市○○	61.4	○月 ○日	13:00	吹雪による 視程障害	○月 ○日	7:30	18.5時間
	H ○ ○	○ ○	○○町○○～ ○○市○○	53.2	○月 ○日	7:30	吹雪による 視程障害	○月 ○日	10:00	2.5時間
合計 8回 85.8時間										

資料：国土交通省○○開発建設部調べ（平成○○年1月から平成○○年3月の通行止め）

表－6 本件事業による視程障害改善効果

	整備前現道	整備後別線
盛土部視程距離	100m未 満	300m以 上
切土部視程距離	100m未 満	200m以 上

資料：独立行政法人防災科学技術研究所「吹雪数値シミュレーションモデル」を用いたH○○.○○.○○の気象状況における視程距離

2 関連事業

本件事業の施行に伴い、〇〇市が管理する普通河川〇〇川支流の従前の機能が失われる。これらの機能の回復を図るため、当該施設管理者と十分な協議を行い、必要最小限度の範囲で本体事業と併せて施行するものである。

V 収用又は使用の別を明らかにした事業に必要な土地等の面積、数量等の概数並びにこれらを必要とする理由

1 事業に必要な土地等の面積、数量等の概数

(1) 収用の部分

(単位：m²)

地 目	本体事業	関連事業	計
山 林	85,312	3,892	89,204
畑	337	0	337
牧草地	18,447	0	18,447
原 野	56,054	0	56,054
宅 地	3,317	0	3,317
道路敷	1,493	0	1,493
河 川	1,618	7	1,625
計	166,578	3,899	170,477

(2) 使用の部分

なし

(3) 移転を要する主な物件

住 家 ○○棟 (うち ○○棟移転済み)

非住家 ○○棟 (うち ○○棟移転済み)

2 これらを必要とする理由

土地については、前記事業計画の概要で述べた本体事業及び関連事業を施行するために必要な最小限の土地である。また、物件については、起業地に存在し、起業地外に移転を要する主なものである。

VI 起業地等を当該事業に用いることが相当であり、又は土地等の適正かつ合理的な利用に寄与することになる理由

1 本体事業

(1) 路線等選定理由

本件事業は、海岸沿いを通過する地形条件と冬期の厳しい気象条件から生じる、地吹雪による視程障害が著しい現道の課題に対応すべく、連続した防雪対策により安定した基幹交通軸を形成し、〇〇半島における物流輸送の効率化や〇〇市への都市アクセス向上等を図ることを目的に計画された一般国道の自動車専用道路であり、連続した防雪対策を可能にするため、他の道路との交差はすべて立体交差とし、線形は緩和曲線を使用する等、道路構造令第1種第3級の規格により施行するものである。

本件事業の路線及びインターチェンジの位置選定に当たっては、次のような社会的、技術的及び経済的な観点から検討を行い、決定したものである。

- イ 走行安全性への配慮
- ロ 地域環境の保全
- ハ 潰地面積及び移転対象物件の多少
- ニ 沿線地域の土地利用状況への配慮
- ホ 道路線形、勾配及び構造物の技術的条件
- ヘ 事業の経済性

(2) インターチェンジの位置選定理由

①起点：〇〇インターチェンジ（仮称）

当該インターチェンジは、全体計画の起点となるもので、〇〇港や〇〇町方面からの利用交通に対処するために設置するものである。インターチェンジの位置選定にあたっては、〇〇の生息域である湿原や希少植物の群生地を回避及び移転対象物件を極力回避するとともに、〇〇港や〇〇市〇〇地区へのアクセス性に配慮し、漁港及び地区集落に近接した位置で現道に接続することができる〇〇市〇〇地内に設置することとした。

②終点：〇〇インターチェンジ（仮称）

当該インターチェンジは、全体計画の終点となるもので、〇〇市中心部からの利用交通に対処するために設置するものである。インターチェンジの位置選定にあたっては、〇〇市〇〇地区における既存家屋や自動車学校など移転対象物件を回避するとともに、〇〇市街地からのアクセス性に配慮しつつ、極力、市街地に近接した位置で現道に接続することができる〇〇市〇〇地内に設置することとした。

(3) 路線経過地選定理由

本件事業のルートは、走行安全性、地域の環境・土地利用、移転対象物

件数の多少、工事施工の難易度、経済性等の面から、次の3案について比較検討を行い決定したものである。

第1案：別線山側ルート

第2案：別線市街地側ルート（申請案）

第3案：現道活用ルート

①第1案：別線山側ルート

本案は、防雪効果を発揮させるため、防雪柵の連続設置が可能な別線での計画とし、起点である〇〇インターチェンジ（仮称）から現道を分岐して別線となり、〇〇市〇〇地区の移転対象物件、〇〇生息域、〇〇市キャンプ場及び〇〇神社等を回避しながら東に進み、その後、路線延長の短絡を図るため、ほぼ直線的に北東に進みながら、〇〇川、〇〇川を橋梁構造で交差して、終点である〇〇インターチェンジ（仮称）に至る延長6.7kmのルート案である。

本案においては、路線延長が最短となるほか、移転対象物件が最小となり地域住民に与える影響が小さいものの、〇〇生息域の一部を改変する。また、橋梁延長が最も長くなるなど、施工性にやや劣るほか、事業費が3案中中位である。

②第2案：別線市街地側ルート（申請案）

本案は、防雪効果を発揮させるため、防雪柵の連続設置が可能な別線での計画とし、起点である〇〇インターチェンジ（仮称）から現道を分岐して別線となり、〇〇市〇〇地区の住家等の移転対象物件、〇〇生息域、〇〇市キャンプ場及び〇〇神社等を回避しながら東に進み、その後、緩やかに北に進路を変えながら〇〇市指定避難場所（旧〇〇市〇〇小学校）や牧場を回避する。さらに、〇〇市〇〇地区の移転対象物件を極力回避するため、緩やかなカーブを描きながら〇〇川、〇〇川を橋梁構造で交差し、〇〇市〇〇地区を南側に避けながら終点である〇〇インターチェンジ（仮称）に至る延長6.9kmのルート案である。

本案においては、移転対象物件は中位であり、取得必要面積は3案中最も多いものの、土工バランスがよく、施工性に優れているほか、事業費が3案中最も廉価である。

③第3案：現道活用ルート

本案は、防雪効果を発揮させるため、側道を整備して現道に連続した防雪対策を施行するものであり、起点から終点まで現道を活用する延長6.9kmのルート案である。

本案においては、〇〇生息域等の地域環境への影響はないが、沿道アクセスを確保するために側道を設置する必要があるため、それにより住家等の移転対象物件が多数発生して地域住民に与える影響が最も大きい。また、側

道や立体交差の設置のほか、施工時には現道の交通規制が必要になるなど、施工性に最も劣り、事業費が3案中最も高額である。

以上の3案について、総合的に比較検討した結果、第2案の別線市街地側ルート（申請案）が社会的、技術的及び経済的条件を総合的に勘案すると、最も合理的であると判断されることから、本件事業のルートとして採用したものである。

3案ルート比較表

		第1案 別線山側ルート	第2案(申請案) 別線市街地側ルート	第3案 現道活用ルート	
ルート概要		防雪効果を発揮させるため、防雪柵の連続設置が可能な別線とし、コントロールポイントを極力考慮した直線基調の短絡ルート。	防雪効果を発揮させるため、防雪柵の連続設置が可能な別線とし、構造物延長を極力短くしかつコントロールポイントを最大限考慮したルート。	連続した防雪柵設置による抜本的対策のために側道の整備を行う現道活用ルート。	
道路構造規格等	路線延長(m)	6,740.00	6,910.00	6,910.00	
	道路延長(m)	6,470.00	6,870.00	6,905.00	
	橋梁延長(m)	270	40	5	
	最小曲線半径(m)	1,100	1,100	500	
	最急縦断勾配(%)	4	3.01	5	
	設計速度(km/h)	80	80	60	
土地利用に与える影響	取得必要面積(m ²)	牧場・畑	121,000	117,933	300
		山林	151,000	175,315	0
		原野・雑種地	14,500	25,000	25,600
		宅地	7,500	15,495	22,100
		河川敷地	1,800	1,600	100
		合計	295,800	335,343	48,100
	移転対象物件	21件(住家7件 非住家14件)	23件(住家8件 非住家15件)	173件(住家60件 非住家113件)	
	影響度	移転対象物件が最小となるものの、取得必要面積が中位であること及び〇〇生息域を一部改変することから、社会的な影響はやや大きい。	移転対象物件は中位であり、また、取得必要面積は3案中最も多いものの、コントロールポイントを極力回避しており、社会的な影響はやや大きい。	沿道アクセスを確保するために側道を設置する必要があるため、それにより住家等の移転対象物件が多数発生することから、社会的な影響は最も大きい。	
		評価	△	△	×

工事施工の 難易度	切土量 (m ³)	962,000	1,030,864	3,500
	盛土量 (m ³)	752,000	910,213	467,500
	合計 (m ³)	1,714,000	1,941,077	471,000
	捨土量 (m ³)	210,000	120,651	0
	不足土量 (m ³)	0	0	464,000
	難易度	橋梁延長が最も長くなるほか、土工バランスにおいても第2案と比較して残土が多く発生し、施工性にやや劣る。	橋梁施工が若干発生するものの、残土量が3案中最も少ないことから、土工バランスがよく施工性に優れている。	多量の不足土が発生することに加え、側道や立体交差の設置のほか、施工時には現道の交通規制が必要となるなど、施工性に最も劣る。
	評価	△	○	×
経済性 (千円)	工事費	13,455百万円	10,734百万円	7,512百万円
	用地費及び補償費	1,530百万円	1,850百万円	12,811百万円
	その他	5,290百万円	4,442百万円	7,175百万円
	計	20,275百万円	17,026百万円	27,498百万円
	評価	△	○	×
総合判断	路線延長が最短となるほか、移転対象物件が最小となり地域住民に与える影響が小さいものの、○生息域の一部を改変する。また、橋梁延長が最も長くなるなど、施工性にやや劣るほか、事業費が3案中中位であることから、これらを総合的に勘案すると合理的な計画とは言えない。	移転対象物件は中位であり、取得必要面積は3案中最も多いものの、土工バランスがよく、施工性に優れているほか、事業費が3案中最も廉価であることから、これらを総合的に勘案すると最も合理的な計画である。	沿道アクセスを確保するために側道を設置する必要があり、それにより住家等の移転対象物件が多数発生して地域住民に与える影響が最も大きい。また、側道や立体交差の設置のほか、施工時には現道の交通規制が必要となるなど、施工性に最も劣り、事業費が3案中最も高額であることから、これらを総合的に勘案すると合理的な計画とは言えない。	
判定	不採用	採用	不採用	

2 関連事業

本件事業の施行に伴い、〇〇市が管理する普通河川〇〇川支流が分断され、その機能が失われるため、当該施設の管理者と十分な協議を行い、従来の機能を回復するために必要な最小限の範囲で付け替えるものである。

これは普通河川の機能を従来どおり発揮させることができるものであることから、社会的、技術的及び経済的にみて最も妥当なものである。

以上のとおり、本件事業計画は社会的、経済的及び技術的見地からも合理的であり、起業地を本件事業計画に用いることは、土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものである。